

SCIENDO

CIENCIA PARA EL DESARROLLO

Programa educativo para mejorar las competencias en la prevención de accidentes de tránsito en escolares

Educational program to improve the competences in the prevention of traffic accidents in schools

Mirelly Magaly Eustaquio Corcio*; Dolores Esmilda Castillo Vereau

Laboratorio de biotecnología del instituto de la papa y cultivos andinos de la Universidad Nacional de Trujillo.

* Autor correspondiente: mirellyec14@hotmail.com (M. Eustaquio).

Fecha de recepción: 09 06 2018. Fecha de aceptación: 27 07 2018

RESUMEN

Determinar la efectividad de un programa educativo sobre el nivel de competencias sobre accidentes de tránsito en escolares de Wichanzao, distrito La Esperanza, provincia de Trujillo. Estudio pre experimental, se aplicaron los instrumentos a 30 alumnos para medir los conocimientos y actitudes. El 93,3% de los escolares alcanzó nivel de conocimientos alto y el 6,7% logró un nivel de conocimientos bajo; asimismo, el 80% presentó actitud positiva frente a un 20% que mostró actitud negativa, concluyéndose que el programa educativo fue efectivo en el nivel de competencias sobre prevención de accidentes de tránsito en escolares.

Palabras clave: escolares; competencias; prevención de accidentes de tránsito.

ABSTRACT

To determine the effectiveness of an educational program on the level of skills on traffic accidents in schoolchildren in Wichanzao, La Esperanza district, Trujillo province. Pre-experimental study, instruments were applied to 30 students to measure knowledge and attitudes. 93.3% of the students reached a high level of knowledge and 6.7% achieved a low level of knowledge; Likewise, 80% presented a positive attitude compared to 20% who showed a negative attitude, concluding that the educational program was effective in the level of competences on prevention of traffic accidents in schoolchildren.

Keywords: schoolchildren; competencies; prevention of traffic accidents.

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito son un problema global, de particular importancia en los países en desarrollo, en donde se ha observado una mayor mortalidad debido a múltiples factores. Cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,24 millones de muertes por accidentes de tránsito, y la situación ha cambiado poco desde 2007 (Cheng-Min *et al.*, 2010). Las lesiones producidas por los accidentes de tránsito terrestre han sido un problema importante para la salud pública de la segunda mitad del siglo XX y son un

problema vigente en el siglo XXI; por lo que algunos autores la consideran como "la epidemia oculta o silenciosa" debido al impacto que tiene sobre la vida, la salud y la economía de todos los países del mundo, especialmente en aquellos de medianos y menores ingresos económicos. Las lesiones por accidente, son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años, compitiendo en este ranking nada menos que con enfermedades como el VIH/SIDA, o con la tuberculosis (OMS, 2013). La problemática del transporte va más allá de los accidentes de tránsito, se

extiende a la vida cotidiana de los ciudadanos y, por tanto, a su salud y bienestar. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en el año 2030 en la quinta causa de muerte. Se estima además que cada habitante del mundo, durante toda su vida, tiene la probabilidad de uno a siete, de sufrir un accidente de tránsito por vehículo automotor (Cheng-Min et al., 2010).

Según el Ministerio de Salud (2012), en Latinoamérica la mortalidad por accidentes viales se ubicó entre 40% y 60%. La proporción de muerte y lesionado, es de 1 muerto por cada 100 lesionados, de éstos, 10 requieren hospitalización, cada paciente permanece un promedio de 9 días, lo que trae como consecuencia que aumenten los costos de atención en los servicios hospitalarios, transformándose en una carga negativa no sólo para el Estado, sino también para los familiares que deben asumir los gastos (Peña, 2002). Los departamentos que presentan el 88 % de accidentes de tránsito en el país son: Lima (69%), Arequipa (6%), La Libertad (5%) y Cuzco (3%), Cajamarca (3%) y Junín (2%). Además, el número de accidentes presenta una correlación lineal con el incremento del parque automotor en estos departamentos (MINSA, 2009). Asimismo, la información procesada muestra que en las zonas urbanas las víctimas son los peatones, mientras que, en las zonas rurales, son los accidentes con vehículos de transporte público, como autobuses interprovinciales (Ministerio del Interior, 2007).

Los accidentes de tránsito deben abordarse bajo un enfoque multidisciplinario e interinstitucional, en el cual, todas las instituciones involucradas aporten soluciones viables de acuerdo al contexto que se vive, ya que la seguridad vial debe ser considerada como el engranaje de un gran sistema, en el que no puede funcionar separadamente cada uno de sus componentes: personas, vehículos e infraestructura vial (Alfaro-Basso, 2008).

En ese sentido, urge el trabajo que plantee la educación vial permanente, ya que es el factor humano en donde residen las principales causas y muchas de ellas tienen que ver con el desconocimiento de la educación vial.

La educación vial, se entiende como el conjunto de conocimientos y normas que tiene por objeto preparar a la población en general para que sepan conducirse con mayor seguridad, ya sea como peatones, pasajeros o conductores en la vía pública (Alfaro-Basso, 2008).

En este contexto, la promoción de la salud constituye un proceso político social y una estrategia que puede contribuir efectivamente en la mejora de la calidad de vida y la construcción de una sociedad de bienestar. Su enfoque se basa en la concepción de salud como un proceso social, resultante de las condiciones e interacciones de las personas con su medio local (Terris, 1992).

Así mismo, el modelo de abordaje de la Promoción de la Salud ha identificado cuatro espacios territoriales donde se desarrollan procesos sociales relevantes para las condiciones de vida y salud de la población objetivo, donde figuran los centros educativos, que son escenarios privilegiados para la formación y difusión de una cultura de la salud de los alumnos, sus familias y la comunidad. El centro educativo es un escenario que contribuye a mejorar las condiciones de vida y de salud de los alumnos, padres de familia, docente y comunidad con la participación activa y responsable de los diferentes sectores e instituciones (MINSA, 2009).

La OPS (2008) señala, que la promoción de la salud en y desde el ámbito escolar parte de una visión integral, multidisciplinaria del ser humano, considerando a las personas en su contexto familiar, comunitario y social, permitiendo desarrollar conocimientos, habilidades y destrezas para el autocuidado de la salud y la prevención de conductas de riesgo en todos los niveles educativos que a su vez, fomentan un análisis crítico y reflexivo sobre los valores, conductas, condiciones sociales y estilos de vida, buscando desarrollar y fortalecer aquellos que favorecen la salud y el desarrollo humano.

Además, es en la etapa escolar donde la persona se convierte en un enérgico y complicado individuo con capacidad para comunicarse, conceptualizar de forma limitada y desarrollar conductas psicomotoras y sociales complejas, además de su crecimiento físico muy rápido. El escolar se caracteriza por tener mayores destrezas físicas, posee una

actividad física intensa, se interesa por adquirir nuevas destrezas y perfeccionar las adquiridas; es desafiante y aventurero especialmente con sus amigos con quienes juega a menudo en lugares muy expuestos al peligro, realizando destrezas potencialmente arriesgadas, siendo muchas veces dichos lugares la calle, donde como peatón o pasajero pone en riesgo su vida (Whaley y Wong, 1998).

Jean Piaget, dedicó varios de sus trabajos al estudio de las estructuras cognitivas en el niño. Entre los 9 y 10 años, se encuentra en el período de Operaciones Concretas, que hace referencia a las operaciones lógicas usadas para la resolución de problemas. El niño en esta fase o estadio es capaz de usar los símbolos de un modo lógico y, a través de la capacidad de conservar, llegar a generalizaciones atinadas (Bravo y Navarro, 2009).

Por otro lado, el concepto de Educación para la Salud suele ser fácilmente asociado al ámbito educativo formal en general y a espacios curriculares en particular. Sin embargo, se trata de una herramienta que articula conceptos, acciones e intenciones de los niveles macro y micro, dentro y fuera de la escuela. Dicha herramienta educativa, no sólo brinda información y capacitación acerca de la salud como objeto, sino que se propone desarrollar cambios y transformaciones acerca de la salud, que entonces, es entendida como construcción social más allá de los límites del cuerpo individual (Czeresnia *et al.*, 2006).

Por lo que, los estudios tipo CAP (Conocimientos, Actitudes y Comportamientos) han sido utilizados en diversos temas de salud y se consideran la base fundamental de los diagnósticos para ofrecer información a instituciones u organizaciones responsables de la creación, ejecución y evaluación de programas de promoción de la salud. Se realizan para comprender mejor por qué la gente actúa de la manera que lo hace y así, desarrollar de forma más eficaz los programas sanitarios. Los conocimientos, experiencias, la influencia social, los hábitos, la autoconfianza, la motivación, las actitudes y las posibilidades de cambio han sido identificados como determinantes del comportamiento de la salud (Gumucio, 2011).

Desde la propuesta de la encuesta CAP, vale la pena aclarar los términos que ésta evalúa. El conocimiento, representa un conjunto de cosas conocidas, incluye la capacidad de representarse y la propia forma de percibir. El grado de conocimiento constatado permite situar los ámbitos en los que son necesarios realizar esfuerzos en materia de información y educación. La actitud es una forma de ser, una postura de tendencias y de "disposiciones a", permite explicar cómo un sujeto sometido a un estímulo adopta una determinada práctica y no otra. Por último, las prácticas o los comportamientos son acciones observables de un individuo en respuesta a un estímulo; es decir que son el aspecto concreto, "la acción" (Huerta, 2002).

En vista que los contenidos conceptuales son necesarios, deben ser trabajados con mayor fuerza los actitudinales, teniendo presente la dificultad de cambiar actitudes en estas personas que reciben diferentes informaciones de diversos ámbitos como son la escuela, los padres, amigos entre otros, de tal manera que lo que se busca es hacerlos partícipes de una reflexión, de manera que analicen su forma de actuar ante las diversas situaciones (Meillier *et al.*, 2007).

El abordaje investigativo de este tema cobra significado en el área de la promoción de la salud escolar y de la salud pública, dado que el déficit de conocimientos en los escolares sobre las normas de tránsito puede generar en muchas ocasiones un gran riesgo e incluso pérdida de sus vidas.

El objetivo de este estudio fue determinar la efectividad del programa educativo en el nivel de conocimientos y actitudes sobre prevención de accidentes de tránsito en escolares del distrito de Wichanzao-Trujillo.

MATERIALES Y MÉTODOS

a. Tipo de investigación

El presente estudio de investigación es de tipo cuantitativo, pre experimental (Pólit y Hungler, 2006), se realizó en la institución educativa "Las Palmeras" de Wichanzao, distrito de La Esperanza, Provincia de Trujillo, entre los meses de abril a junio del año 2017.

Población de estudio**Población Muestral:**

Estuvo constituida por 30 escolares de la institución educativa "Las Palmeras" de Wichanzao, distrito de La Esperanza, Provincia de Trujillo, seleccionados en forma aleatoria entre los meses de abril a junio del año 2017 y que cumplieron con los criterios de inclusión establecidos.

Criterios de inclusión

Escolares de nivel primario.

Escolares de 4to y 5to grado de primaria.

Escolares pertenecientes a la institución educativa primaria de la localidad de Wichanzao.

Unidad de análisis

La unidad de análisis del presente estudio de investigación estuvo constituida por cada uno de los 30 escolares de la institución educativa "Las Palmeras" de Wichanzao, distrito de La Esperanza, Provincia de Trujillo, entre los meses de abril a junio del año 2017 y que cumplieron con los criterios de inclusión establecidos.

Instrumentos

"Nivel de Conocimientos sobre Prevención de Accidentes de Tránsito", (Anexo N° 1), elaborado por Eustaquio (2016) en base a la literatura del tema, incluye 22 preguntas, cuya calificación está dada de la siguiente manera:

Para los ítems 1, 2, 5, 8, 9, 10, 13, 15, 18, 21 y 22: Sí: 2 puntos y No: 1 punto.

Para los ítems (invertidos) 3, 4, 6, 7, 11, 12, 14, 16, 17, 19 y 20: Sí: 1 punto y No: 2 puntos.

"Evaluación de Actitudes preventivas de los accidentes de tránsito", (Anexo 02), elaborado por Eustaquio (2016) en base a la literatura del tema, incluye 12 preguntas, cuya calificación está dada de la siguiente manera: Siempre: 3 puntos, A veces: 2 puntos y Nunca: 1 punto.

Procedimiento

Para iniciar el proceso de recolección de datos, se coordinó anticipadamente con la Directora de la Institución Educativa, quien autorizó realizar el programa educativo de la presente investigación.

Se realizó la recolección de los datos a cargo de la autora del presente trabajo de investigación y se agradeció la participación de los alumnos. Terminada la investigación se brindó una copia del

informe a la institución educativa, para que quede constancia de la realización de la investigación y para los fines que crea conveniente la institución.

Control y calidad de datos**Prueba Piloto:**

El instrumento fue aplicado a 20 escolares de una institución educativa con similares características, con el propósito de obtener indicadores estadísticos de confiabilidad que permitan hacer los reajustes en los ítems y medir el tiempo de aplicación.

Validez:

Los instrumentos originales fueron sometidos a juicio de expertos, para dar conformidad a su validez.

Confiabilidad

Para evaluar la confiabilidad del instrumento se utilizó el coeficiente alfa de Cronbach; obteniéndose los siguientes resultados:

Análisis de Confiabilidad para Instrumento:
Nivel de conocimientos sobre Prevención de Accidentes de Tránsito.

Alfa de Cronbach	0,841
Nº Ítems	22
N	20

Análisis de Confiabilidad para Instrumento:
Tipo de Actitud sobre Prevención de Accidentes de Tránsito.

Alfa de Cronbach	0,799
Nº Ítems	12
N	20

Un instrumento es considerado confiable cuando su valor del coeficiente alfa de Cronbach es por lo menos 0,70; de lo anterior se puede decir que los instrumentos son confiables.

Variables:

Nivel de Conocimientos sobre Prevención de Accidentes de Tránsito en Escolares.

Tipo de Actitudes sobre Prevención de Accidentes de Tránsito en Escolares.

Análisis estadístico

Para la presente investigación se utilizaron tablas de distribución de frecuencias unidimensionales y bidimensionales, con sus valores absolutos y relativos.

Se utilizó la prueba de Homogeneidad Marginal y la Prueba Mc Nemar considerando el nivel de significancia 0.05.

Para procesamiento de información se contó con el apoyo de una hoja de cálculo de Microsoft Excel y un software de estadístico SPSS versión 25.

Consideraciones éticas

En el presente trabajo de investigación se tuvo en cuenta los siguientes principios éticos (Pineda y Alvarado, 2008):

Beneficencia: Se informó a los trabajadores que el estudio que se está realizando será beneficioso, contribuyendo a enriquecer e incrementar sus conocimientos sobre el trabajo de investigación antes mencionado y que no perjudicará su dignidad e integridad humana.

Confidencialidad: Se dio a conocer a los participantes del proyecto de investigación, que la información que se nos proporcione será de carácter secreto y confiable.

Respeto a la Dignidad Humana: Se explicó a los trabajadores, los objetivos de dicha investigación y será respetándose su decisión de participar voluntaria y libremente en este estudio.

Consentimiento informado: Se explicó a los trabajadores que el estudio será publicado, pero sus nombres se mantendrán en anonimato, para evitar que se exponga su identidad.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Tabla 1. Nivel de Conocimientos antes de la Aplicación del Programa sobre Prevención de Accidentes de Tránsito en Escolares. Wichanza-La Esperanza. Trujillo (Pretest)

Nivel de conocimientos sobre Prevención de Accidentes de Tránsito	Valor	Porcentaje
Bajo	21	70%
Alto	9	30%
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta aplicada (pre test) antes de la aplicación del programa educativo.

En relación al nivel de conocimientos sobre Prevención de accidentes de tránsito antes del programa educativo (Tabla 01), los resultados muestran que el 70% de escolares presentó bajo nivel de conocimientos mientras que el 30% presentó un alto nivel de conocimientos; esto debido a que los niños se desarrollan a ritmos diferentes y las diferencias entre ellos pueden ser significativas. Algunos niños de diez años están muy maduros en el uso de las calles. Sin embargo, se puede decir que antes de los diez años, muy

pocos niños pueden realmente comprender el tráfico. Se les puede enseñar ciertas habilidades específicas pero tendrán problemas para comprender ciertas reglas de tránsito.

El proceso de desarrollo que tiene lugar en los niños afecta a su capacidad para tomar decisiones seguras en el entorno vial, además existe cada vez mayor evidencia de que, aunque los procesos visuales necesarios en un niño para cruzar una vía no están totalmente desarrollados, la integración total de las señales visuales en un contexto significativo no se desarrolla completamente hasta que los niños tienen alrededor de los 12 años (Whaley y Wong, 1998).

Asimismo, los procesos cognoscitivos que tiene lugar en el cerebro de un niño podrían afectar su riesgo de accidente de tránsito como peatón o conductor. La investigación neurobiológica llevada a cabo durante la década pasada mediante el empleo de técnicas de imagen cerebral ha encontrado que determinadas partes del lóbulo frontal -en concreto la corteza prefrontal que controla el juicio, la toma de decisiones, el razonamiento y el control de impulsos parecen no alcanzar la total madurez hasta los 20 o 25 años (Vincezi y Tudesco, 2009).

Tabla 2. Tipo de Actitudes sobre Prevención de Accidentes de Tránsito en Escolares del Distrito de Wichanza-Trujillo (Pretest)

Tipo de Actitudes sobre Prevención de Accidentes de Tránsito	Valor	Porcentaje
Negativa	20	67%
Positiva	10	23%
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta sobre actitudes aplicada (pre test) antes del programa educativo.

La tabla 2 muestra los resultados del tipo de actitud sobre Prevención de Accidentes de Tránsito donde el 67% presentó actitud negativa y el 23% mostró actitud positiva frente a la prevención de accidentes de tránsito; , esto debido a que los escolares aún se encuentran en proceso de aprendizaje actitudinal y cuentan con pocas habilidades que les permita actuar asertivamente ante un accidente de tránsito, limitándose muchas a realizar actitudes que los hacen más vulnerables y muchas veces poniendo en riesgo su vida (Victoria y López, 2003).

Los accidentes de tráfico que implican a niños incluyen una gran proporción de casos en que el pequeño peatón resulta herido debido a un "error conductual crítico", dado que no se ha detenido o reducido su velocidad antes de intentar cruzar la calle. Este tipo de conducta se debe a la "centralización" del niño –su incapacidad para cambiar la atención de una tarea a otra (Czeresnia *et al.*, 2006).

Tabla 03. Nivel de conocimientos antes de aplicación del programa sobre prevención de accidentes de tránsito en escolares. Wichanza-La Esperanza, Trujillo (Postest)

Nivel de conocimientos sobre Prevención de Accidentes de Tránsito	Valor	Porcentaje
Bajo	2	6,7%
Alto	28	93,3%
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta sobre nivel de conocimientos aplicada después del programa educativo.

En relación al tipo de conocimientos sobre Prevención de Accidentes de Tránsito después del programa educativo, los resultados muestran que el 93,3% logró un alto nivel de conocimientos y sólo el 6,7% presentó un bajo nivel de conocimientos; dichos resultados enfatizan la importancia de la educación vial dirigida a los escolares con el fin de permitirles que adquieran conocimientos sobre las normas de tránsito y que permita a los niños que se desplacen de forma segura y sostenible, previniendo consecuencias fatales para su vida. Así pues la educación en el tránsito puede contribuir en gran parte a solucionar ese problema, debe ser flexible y evaluada en función de sus objetivos, abarcando a todas las clases y niveles de enseñanza pública o privada, en donde el contenido debe organizarse en base a las necesidades e intereses de los docentes y alumnos, considerando la problemática de la zona en la cual se desarrollan pues la prevención a tiempo nos asegura un presente y futuro mejor (Alfaro-Basso, 2008).

Tabla 4. Tipo de Actitudes sobre Prevención de Accidentes de Tránsito en Escolares del Distrito de Wichanza-Trujillo (Postest)

Tipo de Actitudes sobre Prevención de Accidentes de Tránsito	Valor	Porcentaje
Negativa	20	67%
Positiva	10	23%
TOTAL	30	100%

Nivel de Significancia del 5 por ciento ($p=0,000 < 0,01$).
FUENTE: Encuesta sobre tipo de actitudes (post test) después del programa educativo.

La tabla muestra los resultados del tipo de actitud sobre Prevención de Accidentes de Tránsito después de la aplicación del programa educativo, donde el 80 por ciento presentó actitud positiva y el 20 por ciento mostró actitud negativa frente a la prevención de accidentes de tránsito; dichos resultados demuestran que la educación vial nos permite desarrollar una labor de prevención a partir de la adquisición de unas normas, hábitos y actitudes de comportamiento generadas básicamente en el entorno educativo de la familia y la escuela (Czeresnia *et al.*, 2006).

Tradicionalmente, la educación para la seguridad vial ha sido llevada a cabo en las aulas y con frecuencia se ha centrado en un enfoque basado en la enseñanza de las normas a los niños. Sin embargo, en los programas educativos ha estado ausente la aplicación de ideas modernas sobre la educación y el cambio conductual (Gavidia, 2001). La investigación actual sobre la educación para la seguridad vial sugiere que un enfoque centrado en la conducta que enfatice el desarrollo de habilidades prácticas, es el que con mayor probabilidad será eficaz para los niños. Los niños aprenden mejor por medio de métodos que desarrollan habilidades de toma de decisiones y resolución de los problemas y también aprenden por el ejemplo (Domínguez, 2004).

Una vez los niños alcanzan la adolescencia, deberían dominar las habilidades necesarias para actuar de forma segura como peatones y ciclistas, aunque algunos opten por adoptar una conducta de riesgo.

CONCLUSIONES

El 93,3 % de escolares logró un nivel alto de conocimientos sobre prevención de accidentes de tránsito después de participar en el programa educativo.

El 80 % de los escolares mostraron una actitud positiva frente a la prevención de accidentes de tránsito, después de participar en el programa educativo.

El programa educativo fue efectivo, al incrementar el nivel tanto conocimientos como en actitudes positivas sobre Prevención de Accidentes de Tránsito en escolares.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Alfaro-Basso, D. 2008. Problemática sanitaria y social de la accidentalidad del transporte terrestre. *Rev. Perú Med Exp Salud Pública* 25(1): 133-37.
- Bravo, C.; Navarro, J. 2009. *Psicología de Desarrollo para Docentes*. Edición Pirámide Madrid.
- Cheng-Min, H; Jeffrey, C.L.; Jaime, M. 2010. Traumatismos causados por el tránsito en países en desarrollo: Agenda de Investigación y de Acción. *Rev. Perú Med. Exp. Salud Pública* 27(2): 243-47.
- Czeresnia, D.; Machado, C. 2006. *Promoción de la salud. Conceptos, reflexiones, tendencias*. Buenos Aires: Lugar Editorial.
- Domínguez E. 2004. Proyecto Escuelas Saludables como estrategia para la Promoción de la Salud. Departamento de Preventiva y Social. Universidad Centro Occidental "Lisandro Alvarado".
- Gavidia, V. 2001. La transversalidad y la escuela promotora de salud. *Revista Española de Salud Pública* 75 (6): 505-516.
- Gumucio, S. Recogida de datos. Métodos cuantitativos. Ejemplo de encuestas CAP (conocimientos, actitudes y prácticas). *Médecins du Monde*: 1-40.
- Huerta, J. 2002. Programación de la unidad didáctica de la Educación. *Revista de Educación Superior*. Barcelona. España.
- Meillier, L.k.; Lund, A.B.; Kok, G. 1997. Cues to action in the process of changing lifestyle. *Patient Educ Couns* 30: 37-51.
- Ministerio de Salud. 2012. Plan Nacional de la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito 2009-2012. Lima: MINSA.
- Ministerio de Salud. 2009. Lineamientos de políticas de Promoción de la Salud.
- Ministerio del Interior. 2007. Dirección de Estadística del Estado Mayor de la Policía Nacional del Perú. Estadísticas de accidentes de tránsito.
- Organización Mundial de la Salud. 2013. Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial Apoyo al Decenio de Acción.
- Organización Panamericana de la Salud. 2008. Prevención de lesiones causadas por el Tránsito. Manual de capacitación. Washington D.C.
- Peña, S. 2002. Perfil Epidemiológico de los Accidentes y hechos violentos en Venezuela. I Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial. Sociedad Venezolana de Salud Pública. Caracas.
- Pineda, E.; Alvarado, E. 2008. Metodología de la investigación. 3era Ed. Washington. D.C: Organización Panamericana de la Salud.
- Pólit, D.; Hungler, B. 2006. Metodología de la Investigación Científica en Ciencias de la Salud. Editorial: Mcgraw-Hill / Interamericana de México. México. p. 76-80.
- Terris, M. 1992. Conceptos de la Promoción de la Salud: dualidades de la teoría de la salud pública. *Universidad Nacional Autónoma de México. Enfermería Universitaria* 8(4): 16-23.
- Vicenzi, A.; Tudesco, F. 2009. La educación como proceso de mejoramiento de la calidad de vida de los individuos y de la comunidad. *Revista Iberoamericana de Educación* 49(7): 1-12.
- Victoria, C.; López, V. 2003. Consideraciones teóricas sobre el bienestar y la salud. Una revisión. *Revista Habanera de Ciencias Médicas*, 7(2): 1-21.
- Whaley, L.; Wong, D. 1998. *Enfermería Pediátrica*. Cuarta Edición. Mosby/Doyma Libros. Madrid. p. 407-411.

ANEXOS

ANEXO 01

TEST DE NIVEL DE CONOCIMIENTOS SOBRE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSITO

Eustaquio (2016).

I. DATOS GENERALES DEL ESTUDIANTE:

1. Edad:

2. Grado: 4to () 5to ()

3. Sexo: femenino () masculino ()

II. INSTRUCCIONES: A continuación, le presentamos una serie de afirmaciones relacionadas a la prevención de accidentes de tránsito, para lo cual se requiere de su colaboración y absoluta sinceridad: deberá marcar con un "X" una de las alternativas para cada afirmación.

Gracias

ITEM	SI	NO
EN CASO DE PEATON		
1. Si cumplo con las normas de tránsito, evitaré los accidentes de tránsito.		
2. Si el semáforo está en verde y un policía nos dice que pasemos, lo hacemos porque lo que diga el policía tiene prioridad sobre las señales de tránsito.		
3. Puedo caminar tranquilamente por la pista si hay carros.		
4. Mientras viajo en el microbús, puedo ir jugando y gritando con mis compañeros.		
5. Es importante respetar las señales de tránsito porque nos ayudan a cuidar de nuestra seguridad y la de los demás.		
6. Si viajo sentado no debo ceder mi asiento a un anciano porque soy un niño y me puedo caer.		
7. Si el semáforo señala color rojo, cruzo la pista corriendo.		
8. Antes de cruzar la calle, es importante que mire a la izquierda y a la derecha varias veces.		
9. Las señales de tránsito de prohibición tienen forma redonda.		
10. Las señales de tránsito de forma triangular no indican peligro.		
11. Si no hay semáforo ni paso de peatones en una calle, cruzo sin mirar a ningún lado de la calle.		
12. Si viajo en bicicleta puedo ir a excesiva velocidad.		
13. Mientras viajo en el microbús, no puedo sacar la cabeza por la ventana.		
14. Mientras viajo en el microbús, puedo sacar los brazos y las manos por la ventana.		
15. Los conos de color anaranjado vemos en la calle son señales de tránsito y debemos hacerles caso.		
16. Si el cobrador o chofer me dice que baje del microbús a mitad de la pista, obedezco y lo hago rápidamente para no llegar tarde a clase.		
17. Puedo subir al microbús corriendo rápidamente para ganar el asiento a mis compañeros.		
18. Si camino por la calle y veo que el semáforo indica color verde y se va acercando un auto a menos de 100 metros de distancia, evito cruzar la pista.		
19. Mientras viajo en mototaxi, puedo sacar la cabeza y los brazos por la puerta.		
EN CASO DE CONDUCTOR		
20. Si conduzco por una vía de doble sentido con tráfico y un conductor trata de adelantarme, me enojo y no cedo el paso.		
21. Si conduzco en una vía con mucho tráfico y estoy retrasado de tiempo, trato de controlarme y espero que se despeje el tráfico.		
22. Si voy conduciendo y un conductor me insulta e intenta chocarme, no le hago caso.		

ANEXO 02
EVALUACION DE ACTITUDES SOBRE PREVENCION DE ACCIDENTES DE TRANSITO

Eustaquio (2016).

I. DATOS GENERALES DEL ESTUDIANTE:**1. Edad:****2. Grado:** 4to () 5to ()**3. Sexo:** femenino () masculino ()

Indicadores	SIEMPRE	A VECES	NUNCA
1. Participa activamente en el desarrollo del programa educativo.			
2. Interacciona con el medio externo estableciendo las relaciones causales y riesgos.			
3. Defiende los derechos humanos, identificando y rechazando cualquier tipo de prejuicios.			
4. Propicia el respeto en el tránsito entre sus compañeros.			
5. Reconoce la importancia del cumplimiento de las normas de tránsito.			
6. Reconoce la importancia del semáforo.			
7. Reconoce la importancia de la presencia del policía de tránsito.			
8. Favorece el cumplimiento de las normas de tránsito entre sus compañeros.			
9. Reconoce las consecuencias del incumplimiento de las normas de tránsito.			
10. Posee autocontrol de reacción y estado de ánimo ante situaciones con riesgo de conflicto emocional.			
11. Demuestra actuación flexible, dialogante en situaciones problemáticas.			
12. Cuenta con autonomía e iniciativa personal defendiendo su posición crítica.			